Deutscher Bundestag **Drucksache 16/2907**

16. Wahlperiode 11. 10. 2006

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jan Mücke, Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/2715 –

Truppentransporte für den Kongo-Einsatz der Bundeswehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Der strategische Lufttransport „übergroßer“ Ladungen ist und bleibt auch in absehbarer Zeit eine der eklatantesten Fähigkeitslücken der europäischen NATO und EU-Mitgliedstaaten. Auf Grundlage einer entsprechenden Machbarkeitsstudie hatten sich die betroffenen Länder deshalb im vergangenen Jahr auf eine „Vorhaltecharterlösung“ geeinigt. Zu diesem Zweck wurde die NATO Maintenance and Supply Agency (NAMSA) beauftragt, mit der Ruslan Salis GmbH Leipzig einen entsprechenden Vertrag über die Bereitstellung von bis zu sechs Luftfahrzeugen des Typs AN-124-100 abzuschließen; zwei dieser Maschinen sind permanent am Flughafen Leipzig-Halle stationiert. Die Entscheidungsgewalt über die Nutzung der durch die Ruslan Salis GmbH bereitgestellten Lufttransportkapazitäten liegt ausschließlich bei den beteiligten Nationen. Diese erwerben Flugstundenanteile und Nutzungsrechte, die sie nach ausschließlich nationalen Gesichtspunkten in Anspruch nehmen können.

Laut „DER SPIEGEL“ vom 4. September 2006 wickeln Deutschland, Frankreich und Polen einen Großteil ihres Nachschubs für die Kongo-Truppen über den Flughafen Leipzig unter Nutzung der durch Ruslan Salis zur Verfügung gestellten Lufttransportkapazitäten ab. Allerdings erfordere der erhöhte Bedarf die Stationierung zweier zusätzlicher Antonow-Transporter in Leipzig, um unnötige Leerflüge mit Mehrkosten von bis zu 150 000 Euro zu vermeiden. Das dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung unterstehende Luftfahrt-Bundesamt habe dies jedoch mit der Begründung abgelehnt, das die Stationierung nicht „zwingend erforderlich“ sei.

1. Entspricht der vom „DER SPIEGEL“ geschilderte Sachverhalt den Tatsachen?

Nein. Weder gibt es einen Streit zwischen Luftfahrt-Bundesamt und Bundeswehr noch hat die Bundeswehr protestiert. Mehrkosten von 150 000 Euro je Flug sind nicht nachvollziehbar und können nicht bestätigt werden.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 9. Oktober 2006 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Den an dem Projekt SALIS beteiligten Luftfahrtunternehmen Volga Dnepr Airlines (VDA) und Antonov Design Bureau (ADB) wurde mit Bescheiden vom März/April 2006 die dauerhafte Stationierung von zwei Luftfahrzeugen am Flughafen Leipzig/Halle in Form einer Allgemeinerlaubnis erteilt. Dem besonderen öffentlichen Interesse in diesem Fall Rechnung tragend, gestattet diese Allgemeinerlaubnis zur Durchführung von SALIS-Flügen ausnahmsweise die Dauerstationierung und sogar den Austausch der betroffenen Luftfahrzeuge. Im Falle eines zusätzlichen Bedarfs an Transportkapazitäten im Rahmen des SALIS-Projekts steht der Verwendung von weiteren Luftfahrzeugen nichts entgegen – allerdings ohne Dauerstationierung. Sie können nach den üblichen Antragsverfahren beim Luftfahrt-Bundesamt jederzeit beantragt werden.

2. Woraus resultiert die Urteilskraft einer zivilen Behörde für militärische Belange?

Die Flüge im Rahmen des SALIS-Projektes werden von zivilen Luftfahrtunternehmen unter Verwendung von zivil registrierten Luftfahrzeugen und der Nutzung ziviler Flugnummern durchgeführt. Für diese Flüge liegt die Zuständigkeit zur Erteilung von Einfluggenehmigungen beim Luftfahrt-Bundesamt.

3. Wie lautet die offizielle Begründung des Luftfahrt-Bundesamtes für seine ablehnende Haltung?

Der SALIS-Vertrag sieht eine feste Stationierung von zwei Luftfahrzeugen am Flughafen Leipzig/Halle sowie die Mindestabnahme eines jährlichen Flugstundenkontingentes vor. Zusätzlich haben die Auftraggeber die Möglichkeit, weitere Luftfahrzeuge anzufordern.

Eine Genehmigung zur Dauerstationierung von Luftfahrzeugen aus Nicht-EU-Staaten verschafft den beteiligten Luftfahrtunternehmen zum Nachteil von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft erhebliche finanzielle und organisatorische Vorteile, die aus rechtlichen und verkehrspolitischen Gründen nur sehr restriktiv gewährt werden können. Daher kann diese Genehmigung grundsätzlich nicht über das zur Erfüllung des SALIS-Vertrages notwendige Maß hinausgehen.

Wie in der Antwort zu Frage 1 ausgeführt, steht im Falle eines zusätzlichen Bedarfs an Transportkapazitäten im Rahmen des SALIS-Projekts der Verwendung von weiteren Luftfahrzeugen nichts entgegen. Diese können jeweils als Einzelflug nach dem üblichen Antragsverfahren genehmigt werden. Dafür bestand jedoch offenbar kein Anlass: Beim Luftfahrt-Bundesamt gingen keine entsprechenden Anträge ein. Hierdurch wird die Auffassung des Luftfahrt-Bundesamtes auch im Nachhinein bestätigt, dass eine Ausweitung der Dauerstationierung nicht erforderlich war.

4. Ist die eigentliche Ursache des Streites evtl. ein Indiz dafür, dass es innerhalb der Bundesregierung unterschiedliche Auffassungen zur gewachsenen außen- und sicherheitspolitischen Bedeutung Deutschlands und den damit zwangsläufig verbundenen Konsequenzen gibt?

Nein.

5. Wie hoch schätzt das Bundesministerium der Verteidigung die infolge der Leerflüge entstehenden Mehrkosten für den Kongo-Einsatz ein?

Lediglich in einem Fall erfolgte die Bereitstellung einer Antonov aus Uljanovsk anstatt aus Leipzig/Halle. Die erforderlichen ca. drei Flugstunden verursachen maximal Kosten in Höhe von ca. 61 500 Euro.

6. Gäbe es nach Meinung des Bundesministerium der Verteidigung sinnvollere Ausgaben zur Erhöhung der Verteidigungskraft der Bundeswehr und des westlichen Militärbündnisses als die Investition in Leerflüge zwischen dem Flughafen Leipzig und den Stationierungsorten der übrigen Großraumtransporter in Uljanowsk und Kiew?

Die Frage hat sich für das Bundesministerium der Verteidigung in dieser Form nicht gestellt. Die angesprochenen Leerflüge waren unvermeidbar.

7. Wie hoch ist der der Bundesrepublik Deutschland aus dem Vertrag zwischen NAMSA und Ruslan Salis zustehende Flugstundenanteil insgesamt, und gehen die Leerflüge soweit sie ursächlich mit einem Transport für die Bundeswehr in unmittelbarem Zusammenhang stehen, ganz oder teilweise zu Lasten des deutschen Kontingents?

Die Bundesrepublik Deutschland hatte sich zur Abnahme eines Flugstundenanteils von 750 Stunden verpflichtet. Die in Rede stehenden drei Flugstunden werden darauf nicht angerechnet.

8. Wenn ja, wie könnte die Bundesrepublik Deutschland erforderlichenfalls einen Mehrbedarf an Flugstunden infolge weiterer Auslandseinsätze der Bundeswehr abdecken?

Entfällt.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333